Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/1784

22. 06. 95

Sachgebiet 910

Gesetzentwurf

der Abgeordneten Dr. Uwe-Jens Rössel, Dr. Dagmar Enkelmann, Rolf Kutzmutz, Maritta Böttcher, Dr. Christa Luft, Dr. Gregor Gysi und der Gruppe der PDS

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes

A. Problem

In den alten wie in den neuen Bundesländern gibt es bei Straßenbrücken über Eisenbahnstrecken erhebliche Unterhaltungsrückstände, die auf pflichtwidrigen Unterlassungen der damaligen Deutschen Bundesbahn bzw. der damaligen Deutschen Reichsbahn beruhen. Unbilligerweise werden aber aufgrund der Bestimmungen des zum 1. Januar 1994 neu gefaßten § 19 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes die kommunalen Straßenbaulastträger mit einem Drittel der Sanierungs- und Unterhaltungskosten beteiligt. Dadurch werden den Kommunen enorme Lasten in einer Größenordnung von weit über einer Milliarde DM aufgebürdet.

So sind langwierige Rechtsstreitigkeiten vorprogrammiert, weil beim Vollzug dieser Bestimmung zum Teil bezweifelt wird, daß der Eisenbahnunternehmer dafür einzustehen hat, daß er die Straßenbrücke ordnungsgemäß unterhalten und den erforderlichen Grunderwerb durchgeführt hat. Eine solche – in den Straßengesetzen allgemein übliche – Regelung fehlt bislang im Eisenbahnkreuzungsgesetz.

Kommunen in den neuen Bundesländern haben außerdem mit Belastungen in Millionenhöhe für Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen beim bedarfsgerechten Ausbau der Schienenwege im Rahmen der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit" zu rechnen. Als Rechtsgrundlage werden dafür die §§ 3 und 13 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes herangezogen.

Auf diese Paragraphen berufen sich neuerdings Eisenbahnunternehmen selbst bei kostspieligen Anpassungsmaßnahmen des (östlichen) Erscheinungsbildes von Schrankenanlagen an die Bestimmungen der (westlichen) Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.

B. Lösung

1. Die bis zum 31. Dezember 1993 geltende Regelung des § 19 Abs. 1 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes ist wiederherzustellen. Damit wird die Übertragung der Unterhaltungspflicht für kommunale Straßenbrücken über Bahnstrecken auf kommunale Straßenbaulastträger bis zu „einer wesentlichen Änderung oder Ergänzung der Kreuzung" zurückgenommen. Erst nach einer solchen Baumaßnahme sollte nach § 14 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes der kommunale Träger der Straßenbaulast für die Erhaltung der Straßenanlagen herangezogen werden.

2. Für den Fall des Baulastübergangs nach § 14 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes wird zur Erhöhung der Rechtssicherheit in das Eisenbahnkreuzungsgesetz eine § 6 Abs. 1a des Bundesfernstraßengesetzes entsprechende Regelung aufgenommen. Danach hat der bisherige Unterhaltungspflichtige dafür einzustehen und nachzuweisen, daß er das Bauwerk ordnungsgemäß unterhalten hat. Als ordnungsgemäßer Erhaltungszustand wird eine uneingeschränkte Restnutzungsdauer von mindestens zehn Jahren definiert.

3. Die Kommunen in den neuen Bundesländern werden von ihren anteiligen Kosten bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit" und bei Anpassungsmaßnahmen im Bereich von Bahnübergängen an Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung freigestellt. Diese Kosten übernimmt der Bund.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

1. Auf die Eisenbahnunternehmer kommen durch das Einstehenmüssen für ihre bereits bestehenden Verpflichtungen zur ordnungsgemäßen Erhaltung von Straßenüberführungen bis zum Übergang der Erhaltungslast jene Aufwendungen zu, die jahrzehntelang unterlassen wurden.

2. Die vom Bund zu übernehmenden kommunalen Kostenanteile bei Kreuzungsmaßnahmen im Rahmen der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit" sowie bei Anpassungsmaßnahmen an die Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung betragen schätzungsweise 1 Milliarde DM.

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337), zuletzt geändert durch Artikel 6 Abs. 106 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378), wird wie folgt geändert:

1. In § 13 Abs. 1 wird als Satz 3 eingefügt:

   „Die Kommunen in den neuen Bundesländern werden von ihren anteiligen Kosten bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit" und bei Anpassungsmaßnahmen im Bereich von Bahnübergängen an Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung freigestellt. Diese Kosten übernimmt der Bund."

2. § 19 wird wie folgt geändert:

   a) Folgender Absatz 1 wird eingefügt:

      „(1) Die Erhaltung und Inbetriebhaltung der bestehenden Bahnübergänge und die Erhaltung der Eisenbahnüberführungen regelt sich mit dem Inkrafttreten des Gesetzes nach § 14. Das gleiche gilt für die Erhaltung der Überführungen von Straßen in der Baulast des Bundes und in der Baulast der Länder oder Landschaftsverbände. Im übrigen tritt die Regelung des § 14 erst nach einer wesentlichen Änderung oder Ergänzung der Kreuzung ein. Solange die Regelung des § 14 noch gilt, bleibt die bisherige Kostenregelung bestehen."

   b) Folgender Absatz 2 wird eingefügt:

      „(2) Soweit auf Grund von § 14 die Erhaltungslast für eine Straßenüberführung auf den Straßenbaulastträger übergegangen ist, hat der Eisenbahnunternehmer dafür einzustehen, daß er die Straßenüberführung in dem durch die Verkehrsbedeutung gebotenen Umfang ordnungsgemäß erhalten und den erforderlichen Grunderwerb durchgeführt hat. Als ordnungsgemäßer Erhaltungszustand gilt eine unbeschränkte Restnutzungsdauer der Straßenüberführung von mindestens zehn Jahren entsprechend ihrem ursprünglichen baulichen Zustand, die der Eisenbahnunternehmer nachzuweisen hat."

   c) Die bisherigen Absätze 1 und 2 werden Absätze 3 und 4.

3. In § 20 wird nach dem ersten Halbsatz der folgende Halbsatz eingefügt:

   „Artikel 6 Abs. 106 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes,".

Artikel 2
Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Soweit den Kommunen seit dem 1. Januar 1994 auf Grund des zum 1. Januar 1994 neugefaßten § 19 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes Kosten entstanden sind, haben diese die zuständigen Eisenbahnunternehmen zu tragen.

(3) Kosten, die den Kommunen seit dem 1. Januar 1994 auf Grund des zum 1. Januar 1994 neugefaßten § 19 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes bei Kreuzungsmaßnahmen im Rahmen der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit" sowie bei Anpassungsmaßnahmen an die Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung entstanden sind, hat der Bund zu tragen.

Bonn, den 22. Juni 1995

Dr. Uwe-Jens Rössel
Dr. Dagmar Enkelmann
Rolf Kutzmutz
Maritta Böttcher
Dr. Christa Luft
Dr. Gregor Gysi und der Gruppe der PDS

Begründung

A.

Im Zuge der Bahnstrukturreform durch das Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG) zum 1. Januar 1994 ist auch § 19 Abs. 1 Satz 3 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) geändert worden. Diese Bestimmung sah in ihrer Fassung aus dem Jahre 1971 vor, daß die Bundesbahn die Unterhaltungslast für kommunale Straßenbrücken über Bahnstrecken bis zu „einer wesentlichen Änderung oder Ergänzung der Kreuzung" zu tragen hatte. Erst nach einer solchen Baumaßnahme sollte gemäß § 14 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes der kommunale Träger der Straßenbaulast die Unterhaltung übernehmen.

Diese Regelung des § 19 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes alter Fassung sollte ausdrücklich die Kommunen vor zusätzlichen großen finanziellen Belastungen aus der Verantwortungssphäre der Bahn bewahren. Dies ergibt sich auch daraus, daß das Eisenbahnkreuzungsgesetz 1971 die Erhaltung von Straßenbrücken über Bahnstrecken, soweit es sich um Bundes- oder Landesstraßen handelte, auf diese Straßenbaulastträger übertrug, während es für die Brücken von Straßen in kommunaler Baulast ausdrücklich die alte Rechtslage beibehielt. Durch Artikel 6 Abs. 106 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes wurde diese Regelung mit Wirkung vom 1. Januar 1994 ersatzlos aufgehoben. Seit diesem Zeitpunkt gilt ausschließlich § 14 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes. Danach gehören Überführungen zu den Straßenanlagen; erhaltungspflichtig ist dafür der jeweilige kommunale Straßenbaulastträger. In den alten Ländern betrifft das rund 1 300 Brücken.

Bei der Mehrzahl dieser Bauwerke gibt es jedoch erhebliche Unterhaltungsrückstände, viele Brücken müssen neu gebaut werden. Deshalb verweigerten in ca. 800 Fällen betroffene Gemeinden die Übernahme von Brücken bzw. machten wegen eines „schlechten Unterhaltungszustandes" Vorbehalte geltend. Nach vorläufigen Erhebungen des Deutschen Städtetages addieren sich die unterlassenen Erhaltungsmaßnahmen auf weit mehr als 1 Milliarde DM.

Die ersatzlose Streichung des § 19 Abs. 1 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes im Rahmen der Bahnreform beruht folglich eindeutig auf fehlerhaften Angaben zu den finanziellen Folgen dieser Rechtsänderung durch die Deutsche Bundesbahn/Deutsche Reichsbahn und das Bundesministerium für Verkehr. Die damals lediglich mit 6 Millionen DM pro Jahr angegebene Belastung der Kommunen wird nach heutigen Erkenntnissen wahrscheinlich mindestens um das 50fache höher liegen.

Ein weiteres großes finanzielles Problem stellt der Kostenanteil ostdeutscher Kommunen für Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen dar. Im Rahmen der Umsetzung der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit" wurden und werden in vielen ostdeutschen Ländern die Schienenwege bedarfsgerecht ausgebaut. Durch die Fertigstellung dieser Verkehrsprojekte werden auch erhebliche Kreuzungsbaumaßnahmen erforderlich. Gemäß § 13 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes haben sich die Kommunen in den neuen Bundesländern zu einem Drittel an diesen Kreuzungsmaßnahmen zu beteiligen. Dadurch entstehen erneut hohe Kosten für die Städte, Gemeinden und Kreise in den neuen Ländern.

Auf die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit" entfallen allein im Lande Brandenburg 133 Kreuzungsmaßnahmen, die einen kommunalen Kostenanteil von 100 Millionen DM in den Jahren 1994 bis 1996 erfordern. Angesichts äußerst knapper Finanzmittel sind die Kommunen in den neuen Ländern mit der Finanzierung des auf sie entfallenden Kostenanteils bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen überfordert.

Im Rahmen von Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen werden die ostdeutschen Kommunen nicht nur durch die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit" belastet. Auch die Modernisierung von Bahnübergängen löst eine Mitfinanzierung durch die Kommunen aus. So teilt etwa die Deutsche Bahn AG betroffenen Kommunen lapidar mit: „Die in den neuen Bundesländern vorhandenen Schrankenanlagen mit rotem Blinklicht entsprechen in ihrem Erscheinungsbild nicht den Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) . . . Bei dem Ersatz dieser Anlagen durch Lichtzeichenanlagen mit Halbschranken sind gleichzeitig die Festlegungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (§ 3 und § 13) verbindlich."

So wurde jetzt eine Gemeinde im Landkreis Köthen zur Zahlung von 387 143,33 DM als Straßenbaulastträger aufgefordert. Zum Vergleich: Der kommunale Jahreshaushalt betrug in 1994 insgesamt ca. 588 000 DM; allein der Anteil zur Erneuerung des Bahnübergangs würde die Verschuldung der Gemeinde um 1 000 DM/Einwohner erhöhen. Wegen Nichtzahlung des Gemeindeanteils drohte die Deutsche Bahn AG dem ehrenamtlichen Bürgermeister inzwischen eine Leistungsklage an. Wie viele derartige Projekte auf ostdeutsche Gemeinden und Landkreise zukommen, ist noch offen.

B.

Der Beschluß zum Eisenbahnneuordnungsgesetz ist bezüglich § 19 Abs. 1 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes zu korrigieren. Damit würden die Kommunen von hohen Sanierungs- und Unterhaltungskosten freigestellt werden, die sie rechtlich und sachlich nicht zu verantworten haben.

Würde in das Eisenbahnkreuzungsgesetz eine § 6 Abs. 1a des Bundesfernstraßengesetzes entspre-

chende Regelung aufgenommen werden, hätte der bisherige Unterhaltungspflichtige dafür einzustehen, daß er die Straßenbrücke ordnungsgemäß unterhalten und den erforderlichen Grunderwerb durchgeführt hat. Durch eine solche Regelung würden die Kommunen von den hohen Kosten wegen unterlassener Unterhaltungsmaßnahmen für sanierungsbedürftige Kreuzungsbauwerke bewahrt.

Im Interesse der die Erhaltungspflicht übernehmenden Kommunen ist es notwendig, zusätzlich den Begriff des „ordnungsgemäßen Erhaltungszustandes" gesetzlich zu definieren. Eine Befristung des Gewährleistungsanspruches auf die Dauer von zehn Jahren stellt sicher, daß die Kommunen innerhalb dieses Zeitraumes nur für Unterhaltungsaufwendungen, nicht aber für Sanierungen oder Erneuerungen aufkommen müssen.

Die Beweislast für den ordnungsgemäßen Zustand ist dem Eisenbahnunternehmer aufzuerlegen, da die Erhaltung der betreffenden Bauwerke seit Jahrzehnten ausschließlich in dessen Einflußbereich lag.

Aus der Sicht der Kommunen müßten Straßenbrükken bei einem Trägerwechsel zunächst einer technischen Überprüfung durch unabhängige Sachverständige auf Kosten des Eisenbahnunternehmers unterzogen werden. Erst nach dieser technischen Prüfung und einem Testat über den Unterhaltungszustand sollten diese Brücken den Kommunen übergeben werden.

Bei den Projekten „Verkehrswege Deutsche Einheit" würde die vorgeschlagene Ergänzung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes bewirken, daß die Kreuzungsbauten aus dem Kostenansatz des jeweiligen Projektes vom Bund finanziert werden.

Der technische Standard der Sicherheitsvorschriften im Eisenbahnwesen der DDR entsprach offenkundig nicht dem Standard der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung. Da es sich um Angleichungen der erforderlichen Eisenbahninfrastruktur im Bereich des bisherigen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn an den Ausbaustand und die technische Ausstattung im Bereich des bisherigen Sondervermögens Deutsche Bundesbahn handelt, steht der Bund in der Pflicht. Es wäre unbillig, den kommunalen Baulastträger für die Nachrüstung des technischen Ausstattungsstandards heranzuziehen, sofern er keine zusätzlichen Forderungen erhebt. Den Investitionsrückstau der Deutschen Reichsbahn können die Ost-Kommunen nicht ausgleichen.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333